

Steering wheel

Patent number: EP1190932
Publication date: 2002-03-27
Inventor: LORENZ CHRISTIAN (DE)
Applicant: TRW AUTOMOTIVE SAFETY SYS GMBH (DE)
Classification:
- **international:** B62D1/06; B62D7/22; B62D1/06; B62D7/00; (IPC1-7):
B62D1/06
- **european:** B62D1/06; B62D7/22B
Application number: EP20010118786 20010809
Priority number(s): DE20002016639U 20000926

Also published as:

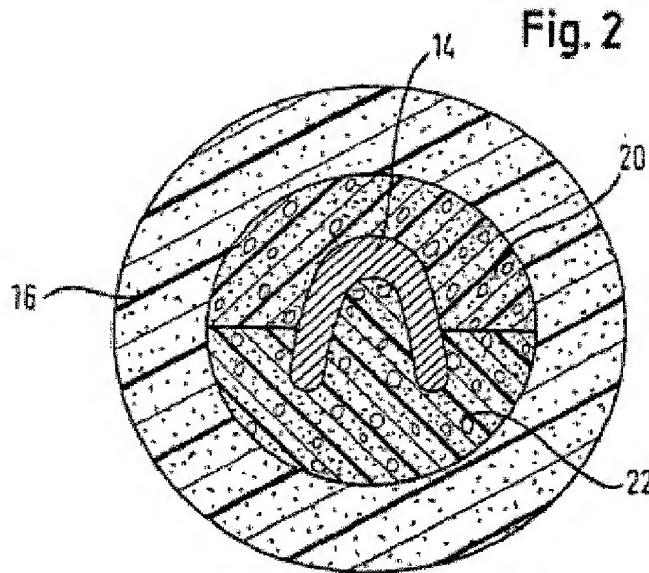
US2002073799 (A1)
EP1190932 (B1)
DE20016639U (U1)

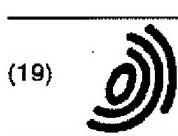
Cited documents:

GB1043404
US3726152
US4421181
US2298596
US1984033

[Report a data error here](#)**Abstract of EP1190932**

The motor vehicle steering wheel comprising a rim skeleton (14) and a rim cover (16) is provided with at least one vibration damping element (20, 22) located between the rim skeleton and the rim cover.





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 190 932 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des Hinweises auf die Patenterteilung:
10.11.2004 Patentblatt 2004/46

(51) Int Cl. 7: B62D 1/06

(21) Anmeldenummer: 01118786.1

(22) Anmeldezeit: 09.08.2001

(54) Lenkrad

Steering wheel

Volant de direction

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT

(72) Erfinder: Lorenz, Christian
63849 Leidersbach (DE)

(30) Priorität: 26.09.2000 DE 20016639 U

(74) Vertreter: Stiles, Jochen, Dipl.-Ing. et al

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
27.03.2002 Patentblatt 2002/13

Prinz & Partner
Patentanwälte
Manzingerweg 7
81241 München (DE)

(73) Patentinhaber: TRW Automotive Safety Systems
GmbH
63743 Aschaffenburg (DE)

(56) Entgegenhaltungen:
GB-A- 1 043 404 US-A- 1 984 033
US-A- 2 298 596 US-A- 3 726 152
US-A- 4 421 181

EP 1 190 932 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingeleitet, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Lenkrad mit einem Kranzskelett und einer Kranzhülle, wobei zwischen dem Kranzskelett und der Kranzhülle mindestens ein schwingungsdämpfendes Element angeordnet ist.

[0002] Ein solches Lenkrad ist aus der GB-A-1,043,404 bekannt. Es weist einen Kern auf, der mit einem Schaummaterial umgeben ist. Um das Schaummaterial herum ist eine Ummantelung aus Kunststoff vorgesehen.

[0003] Aus der US-A-4,421,181 ist eine schwingungsdämpfende Anordnung bekannt, die eine Vielzahl von nebeneinanderliegenden Luftkissen aufweist, die sich am Griff eines Werkzeugs abstützen.

[0004] Zur Erhöhung des Komforts gibt es in jüngster Zeit verschiedene Versuche, vom Lenkrad eines Fahrzeugs Schwingungen fernzuhalten, die beim Betrieb des Fahrzeugs entstehen. Bekannt ist beispielsweise, Schwingungstilgermassen zu verwenden, mit denen die Resonanzfrequenz des Lenkrades in einen unkritischen Bereich verschoben wird. Diese Schwingungstilgermassen können entweder zusätzliche Massen sein oder geeignet angeordnete Bauteile von beispielsweise Gassack-Rückhaltesystemen, insbesondere der Gasgenerator. Wenn zusätzliche Schwingungstilgermassen verwendet werden, führt dies zu zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Gewicht. Wenn Bauteile des Gassack-Rückhaltesystems verwendet werden, entstehen verschiedene Probleme wie die Gasabdichtung an den Gasgeneratoren oder die Übertragung von Reaktionskräften bei der Aktivierung des Gassacks.

[0005] Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, eine Schwingungsentkopplung des Lenkrades mit geringem Aufwand zu erzielen.

[0006] Zu diesem Zweck ist erfindungsgemäß vorgesehen, daß als schwingungsdämpfendes Element Ringe aus einem schwingungsdämpfenden Material oder Verbundmaterial verwendet werden, die im Abstand voneinander auf dem Kranzskelett angeordnet sind und die Kranzhülle stützen, mit einem Lenkradskelett und einer Kranzhülle. Die Erfindung beruht auf dem Grundgedanken, lediglich den Teil des Lenkrades schwingungstechnisch zu entkoppeln, für den dies unbedingt erforderlich ist. Dies ist die Kranzhülle, die mit den Händen eines Fahrers des entsprechenden Fahrzeugs in Berührung kommen. Wenn die Kranzhülle schwingungstechnisch entkoppelt ist, werden Schwingungen der übrigen Teile des Lenkrades, beispielsweise der Lenkradhabe oder der Lenkradspeichen, kaum wahrgenommen. Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen Gestaltung besteht darin, daß durch die Entkopplung lediglich der Kranzhülle nur eine kleinere schwingende Masse entkoppelt werden muß.

[0007] Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0008] Die Erfindung wird nachfolgend anhand von zwei Ausführungsformen beschrieben, die in den beige-

fügten Zeichnungen dargestellt sind. In diesen zeigen:

- Figur 1 in einer schematischen Ansicht ein Lenkrad;
- 5 - Figur 2 in einer Schnittansicht ein Lenkrad gemäß einer ersten Ausführungsform, das nicht unter die Patentansprüche fällt und nur zur Erläuterung dient; und
- 10 - Figur 3 in einer Schnittansicht ein Lenkrad gemäß einer Ausführungsform der Erfindung.

[0009] In Figur 1 ist schematisch ein Lenkrad dargestellt. Es enthält eine Lenkradhabe 10, mehrere Speichen 12 sowie ein Kranzskelett 14. Auf dem Kranzskelett 14 ist eine Kranzhülle 16 angebracht, an dem der Fahrer eines mit dem Lenkrad ausgestatteten Fahrzeugs angreift.

[0010] In Figur 2 ist ein Querschnitt durch das Kranzskelett und die Kranzhülle eines Lenkrades gemäß einer Ausführungsform gezeigt, die nicht unter die Patentansprüche fällt und nur zur Erläuterung dient. Das Kranzskelett 14 ist hier mit einem U-förmigen Querschnitt ausgeführt, der vollständig von einem schwingungsdämpfenden Element 20, 22 umgeben ist. Das schwingungsdämpfende Element besteht aus einem schwingungsdämpfenden Werkstoff, vorzugsweise aus PU-Schaum, und ist zweiteilig ausgeführt, nämlich mit einem Oberteil 20 und einem Unterteil 22. Das Oberteil 20 und das Unterteil 22 ergeben zusammen einen kreisförmigen Querschnitt.

[0011] Auf dem schwingungsdämpfenden Element 20, 22 ist die Kranzhülle 16 angeordnet, die aus einer Schale mit ringförmigem Querschnitt besteht, die auf das schwingungsdämpfende Element aufgeschäumt ist. Aufgrund der elastischen Eigenschaften des schwingungsdämpfenden Elementes 20, 22 ist die Kranzhülle 16 auf dem Kranzskelett 14 schwingungsfrei oder mindestens schwingungsdämpft gelagert.

[0012] In Figur 3 ist ein Schnitt durch ein Lenkrad gemäß einer erfindungsgemäßen Ausführungsform gezeigt. Im Unterschied zur ersten Ausführungsform werden hier als schwingungsdämpfendes Element mehrere Ringe 20 verwendet, die anders als die von der ersten Ausführungsform bekannte durchgehende Einlage im Abstand voneinander angeordnet sind und die Kranzhülle partiell stützen. Zwischen den schwingungsdämpfenden Ringen 20 befindet sich ein Freiraum zwischen dem Kranzskelett 14 und der Kranzhülle 16. Bei der zweiten Ausführungsform besteht die Kranzhülle 16 aus einer Oberschale und einer Unterschale, die auf die schwingungsdämpfenden Ringe aufgesetzt und miteinander verbunden werden, um die Kranzhülle zu bilden.

Patentansprüche

1. Lenkrad mit einem Kranzskelett (14) und einer

- Kranzhülle (16), wobei zwischen dem Kranzskelett (14) und der Kranzhülle (16) mindestens ein schwingungsdämpfendes Element (20, 22) angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet, daß als schwingungsdämpfendes Element Ringe (20) aus einem schwingungsdämpfenden Material oder Verbundmaterial verwendet werden, die im Abstand voneinander auf dem Kranzskelett (14) angeordnet sind und die Kranzhülle (16) stützen.**
2. Lenkrad nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß die Kranzhülle (16) aus einer Oberschale und einer Unterschale besteht.**
3. Lenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß das schwingungsdämpfende Element (20, 22) auf das Kranzskelett aufgeschäumt ist.**
4. Lenkrad nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß das schwingungsdämpfende Element (20, 22) aus PU-Schaum besteht.**
- veloppe de couronne (16), **caractérisé en ce que l'on utilise comme élément amortissant les vibrations des anneaux (20) en matériau amortissant les vibrations ou en matériau composite, qui sont agencés à distance les uns des autres sur le squelette de couronne (14) et qui soutiennent l'enveloppe de couronne (16).**
2. Volant de direction selon la revendication 1, **caractérisé en ce que l'enveloppe de couronne (16) est constituée par une coque supérieure et une coque inférieure.**
3. Volant de direction selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que l'élément amortissant les vibrations (20, 22) est appliqué sous forme de mousse sur le squelette de couronne.**
4. Volant de direction selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que l'élément amortissant les vibrations (20, 22) est constitué par de la mousse de polyuréthane.**
- Claims**
1. A steering wheel comprising a rim skeleton (14) and a rim casing (16), at least one vibration-damping element (20, 22) being arranged between the rim skeleton (14) and the rim casing (16), **characterized in that as vibration-damping element, rings (20) made of a vibration-damping material or composite material are used, which are arranged at a distance from each other on the rim skeleton (14) and support the rim casing (16).**
2. The steering wheel according to Claim 1, **characterized in that the rim casing (16) consists of an upper shell and a lower shell.**
3. The steering wheel according to any of the preceding claims, **characterized in that the vibration-damping element (20, 22) is foamed onto the rim skeleton.**
4. The steering wheel according to any of the preceding claims, **characterized in that the vibration-damping element (20, 22) consists of polyurethane foam.**

Revendications

1. Volant de direction comportant un squelette de couronne (14) et une enveloppe de couronne (16), un élément amortissant les vibrations (20, 22) étant agencé entre le squelette de couronne (14) et l'en-

Fig. 1

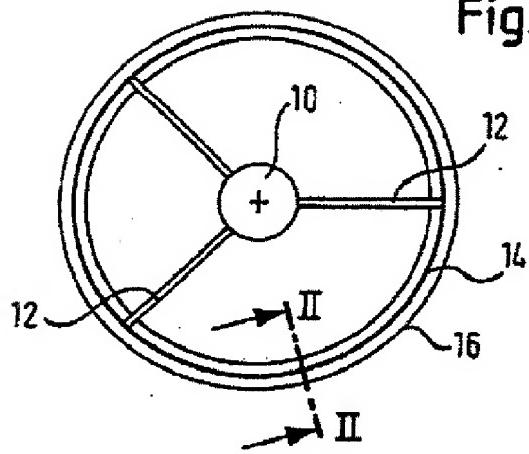


Fig. 2

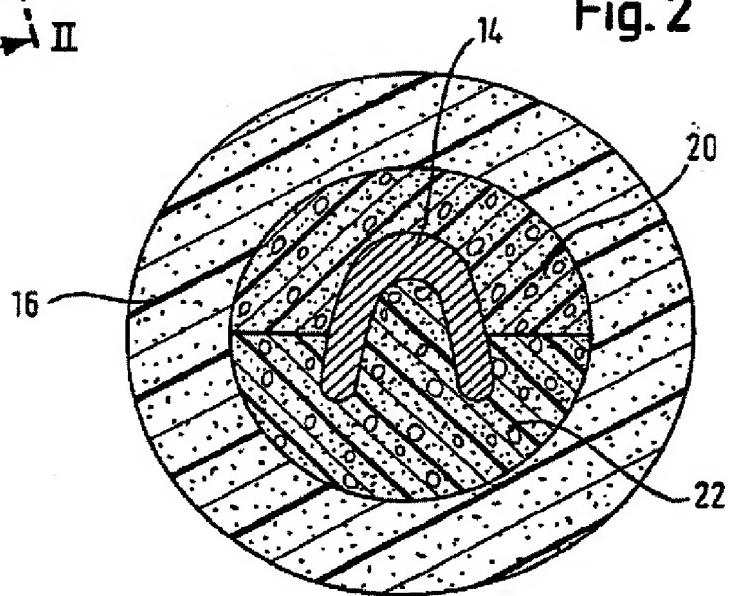


Fig. 3

